Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas
Carpeta Nº 1366 de 2016

Versión Taquigráfica N° 1006 de 2017

MINISTRO DE TRANSPORTE, COMUNICACIONES Y OBRAS PÚBLICAS
VÍCTOR ROSSI

DIRECTOR NACIONAL DE ARQUITECTURA
DAOIZ URIARTE

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 17 de mayo de 2017

(Sin corregir)

PRESIDEN:	Señor Representante Martín Tierno, Presidente y Oscar De los Santos, Vicepresidente.
MIEMBROS:	Señores Representantes Felipe Carballo, Camilo Cejas, Ángel Domínguez, Omar Lafluf y Adrián Peña.
ASISTEN:	Señores Representantes Jorge Gandini y Constante Mendiondo.
INVITADOS:	Ministro de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas, Víctor Rossi. Director Nacional de Arquitectura doctor Daoiz Uriarte, Carlos Galcerán y Jorge Quintana.
SECRETARIA:	Señora Doris Muñiz.
PROSECRETARIA:	Señora Viviana Calcagno.

SEÑOR PRESIDENTE (Martín Tierno).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión tiene el agrado de recibir a las autoridades de la Dirección Nacional de Arquitectura, doctor Daoiz Uriarte, Director Nacional; arquitecto Carlos Galcerán, y señor Jorge Quintana.

El objetivo de esta invitación es conocer cuáles son las modificaciones que tanto los representantes de los trabajadores, como la Sociedad de Arquitectos del Uruguay y el doctor Delpiazzo manifestaron que se iban a hacer respecto al proyecto enviado por el Poder Ejecutivo, relativo a “Instituto de Obras y Servicios de Arquitectura del Uruguay.- Creación”.

En este sentido, antes de seguir avanzando con otras delegaciones que resta recibir, se hizo esta convocatoria al señor Director Nacional de Arquitectura. Muchas gracias por estar presente; es un hombre de la casa y le damos la bienvenida.

La Mesa informa que no están presente dos compañeros que están de viaje en Roma: los diputados Caggiani y Olaizola y que contamos con la presencia del diputado Mendiondo, representante por Río Negro, quien no integra esta Comisión.

Cedemos la palabra a nuestros invitados.

SEÑOR URIARTE (Daoiz).- Muchas gracias, señor presidente; gracias a la Comisión por darnos esta oportunidad.

No lo recuerdo con precisión, pero ya expusimos sobre este proyecto hace aproximadamente un año en este ámbito y en aquel momento ya reconocimos que teníamos algunos errores y deficiencias e informamos que estábamos iniciando una ronda de conversaciones con los distintos actores involucrados en la iniciativa. Ya las habíamos mantenido antes, pero en ese momento queríamos comenzar a conversar con el proyecto en la mano. Creo que escuchar cuáles eran las dificultades que sentían los trabajadores y los demás actores con respecto a alguna de las propuestas ha sido una muy buena experiencia que nos ha permitido advertir los problemas que podía tener una modificación de este tipo. Hemos hecho una ronda importante de opiniones y tengo la satisfacción de plantear que hemos logrado un acuerdo con todos los actores sobre las modificaciones propuestas. Puede haber pequeñas precisiones sobre aspectos que no reflejen la voluntad de todos, pero hemos llegado a un esquema en términos generales y las propuestas de modificación que les estamos haciendo llegar -en el material ustedes verán que las cosas que se suprimen aparecen tachadas y las que se agregarían figuran en rojo- recogen el acuerdo de todos los involucrados.

Lo primero que queremos decir es algo que ya planteé cuando estuve en la otra oportunidad: la idea es crear un servicio descentralizado de acuerdo al artículo 221 de la Constitución, un servicio industrial y comercial del Estado, por un tema de operativa. En el texto original no quedaba muy claro si refería al artículo 220 o 221 de la Constitución: eso fue un error. Resulta claro que si refiere al artículo 221 debe tener presupuesto anual y el nivel de operatividad de los servicios que están trabajando.

Recordando algunas cuestiones que se plantearon, este es un organismo que naturalmente hoy está en competencia, pero su objetivo no es entrar en la competencia, sino cubrir aquellas situaciones de obra a las que, por alguna razón, el mercado no puede dar respuesta, porque no es interesante para los privados o porque hay que actuar rápidamente. Entonces, tiene que haber flexibilidad y capacidad para responder de forma activa y, afortunadamente, estamos orgullosos con nuestro equipo por haber dado respuesta a situaciones importantes. La primera de ellas fue la de Dolores. Cuando vine la otra vez ya les había planteado que estábamos trabajando en Dolores y hoy tengo la satisfacción de decirles que se hizo la reconstrucción de un 85% de las viviendas dañadas con esta dirección. Obviamente, no de las nuevas: allí trabajó sobre todo Mevir. Todavía estamos trabajando en un total de ciento veinte viviendas, pero no solo en esto, porque después hicimos un convenio con Inefop para solucionar la situación de pequeños emprendimientos comerciales -panadería, taller metalúrgico- que quedaron afectados, que no tenían seguro y que no tenían forma de levantarse.

A raíz de la experiencia que nos significó Dolores, después estuvimos trabajando en San Carlos -aún estamos trabajando allí- y en Rocha. En nuestro criterio, esto demuestra la necesidad de contar con la capacidad operativa para atender este tipo de circunstancias. Adviértase que con las herramientas que tenemos hoy, como la posibilidad de contratar eventuales, podemos actuar en forma rápida, porque en esas situaciones el Estado no se puede dar el lujo de hacer un llamado a licitación que dure cinco meses, escuchando las impugnaciones, etcétera.

Entonces, todos los actores estuvieron de acuerdo en que correspondía aplicar el artículo 221 de la Comisión: los sindicatos, la Cámara de la Construcción del Uruguay, la Liga de la Construcción del Uruguay, la Sociedad de Arquitectos del Uruguay, que fueron recibidos en este ámbito. En fin, todos con quienes conversamos nos dijeron que claramente esto refría al artículo 221, así que no tenemos dudas ni hay ninguna discrepancia en ese sentido.

Para sintetizar, los dos aspectos sustanciales son los siguientes: la parte de recursos humanos, donde había una serie de cuestionamientos por parte de los sindicatos y, desde el punto de vista de la sociedad, en particular la Cámara de la Construcción del Uruguay nos planteó su preocupación sobre el artículo que establecía la posibilidad de actuación de las sociedades anónimas, las sociedades comerciales, en la medida en que consideraban que era una forma de competencia casi desleal o, por lo menos, veían el tema con preocupación.

Quiero decir que logramos acuerdo y dar satisfacción a ambas preocupaciones. En cuanto a los trabajadores, como ustedes recordarán, la iniciativa surgió a impulso del sector obrero; por lo tanto, ahí no teníamos ninguna dificultad. Los que sí plantearon algún problema fueron los sectores de administrativos y técnicos, que ustedes han recibido, nucleados en Afdna, Asociación de Funcionarios de la Dirección Nacional de Arquitectura, y de los profesionales que, si bien no tienen una organización gremial autónoma -forman parte de la asociación de los profesionales del Ministerio de Transporte y Obras Públicas-, mantuvimos conversaciones con ellos durante largo tiempo.

Puedo afirmar que, en principio, la agremiación de administrativos y técnicos respalda el proyecto, es más, acuerda y promociona la iniciativa, además del sector obrero. Por su parte, los profesionales me han planteado que, por definición, no van a estar a favor ni en contra del proyecto. Simplemente, querían ver reflejadas las preocupaciones que tenían y me han manifestado que eso se ha concretado y que, por lo tanto, no plantean objeciones. Después, cuando salga, cada profesional optará o no por el Inosa, pero no tienen ninguna oposición al proyecto. Quiero marcar la diferencia: ellos no se oponen al proyecto; en el caso de los administrativos, lo avalan. Me adelanto a decir esto pero, seguramente, ellos lo van a manifestar en este ámbito.

Yendo a los artículos que se modifican, hay algunos cambios menores en la parte de fundamentos, principalmente referidos al artículo 221. El más importante está en el literal e) del artículo 3º, donde se establecía: “Constituir o adquirir sociedades comerciales, así como participar en emprendimientos o asociaciones con entidades públicas o privadas”. Concretamente se propone eliminar la parte que dice: “Constituir o adquirir sociedades comerciales”, manteniendo la posibilidad de “participar en emprendimientos o asociaciones con entidades públicas o privadas”, y agregando la frase: “sin fines de lucro”, para que quede claro que no se trata de emprendimientos comerciales.

Queremos que se mantenga la posibilidad de hacer emprendimientos. Ahora bien, hoy la Dirección Nacional de Arquitectura no puede contratar directamente, por ejemplo, con la Asociación Down del Uruguay para hacer un emprendimiento conjunto, o para hacer determinada obra, y esta propuesta lo permitiría. Obviamente, solo se plantean las asociaciones sin fines de lucro, no emprendimientos comerciales de ningún tipo, y además se establece que tiene que ser para obras de infraestructura de planes sociales, capacitación, innovación tecnológica, etcétera.

Hoy tenemos varios proyectos de convenio con Udelar, con la Facultad de Arquitectura, pero también con la ORT y con otras universidades privadas pero, en realidad, no podríamos hacer un emprendimiento tecnológico y esa es la idea que estamos manejando. A nivel de emprendimientos tecnológicos, estamos haciendo punta en un sistema nuevo, que se llama BIM, que incorpora algunas características de AutoCAD y Autodesk. Hoy en Inglaterra todas las licitaciones se tienen que presentar en ese sistema porque permite valorar los distintos proyectos al mismo nivel. Chile también va a aplicar esta normativa y a partir del año 2020 va a ser obligatoria para todas las licitaciones públicas. Estamos trabajando en todo esto, porque para nosotros es importante que se trabaje en innovación tecnológica en materia de arquitectura.

De acuerdo con lo conversado, esto no colide con los planteos de la Cámara de Construcción del Uruguay ni de la Liga de la Construcción del Uruguay. Quiero señalar que esto lo conversé directamente con el presidente de la mencionada Cámara, señor Otegui, quien me dijo que valía la pena consultar al doctor Delpiazzo, quien es su asesor y casualmente también es asesor de los profesionales; además, nos conocemos desde hace muchos años de la Facultad y debo reconocer que me hizo aportes importantes para realizar estas mejoras. Él mismo manifestó que la Cámara no tenía ningún problema con el proyecto, una vez solucionado el tema de las sociedades anónimas. Tampoco consideran que la dirección sea una competencia irregular; está hace cien años y aunque cambie su naturaleza de dirección a servicio descentralizado no les complica para nada. En ese sentido, quiero dejar tranquilidad a la Comisión de que el doctor Delpiazzo trabajó con nosotros y manifestó que no tenía ninguna objeción con respecto a esto.

En cuanto al tema de los trabajadores, acá hay cambios importantes. El mayor problema de los trabajadores es que quieren las mejores condiciones posibles para hacer la opción entre mantenerse en el Ministerio o pasar al nuevo sistema. Hemos llegado a la conclusión de que no tenía sentido que tuvieran esa opción los obreros que hoy están trabajando en obra, porque qué haría el Ministerio en ese caso. Pero, en realidad, a nivel de los obreros no se planteaba demasiada discusión en cuanto a esto, en la medida en que están convencidos con respecto al tema. De manera que el personal del escalafón obrero que está trabajando en obras y talleres pasa íntegramente al Inosa. En esto no hay problemas, pero sí tenemos alguna situación con aquellos que figuran en el escalafón obrero, pero no están desempeñando tareas del propio escalafón, por ejemplo, quienes que por razones de salud están trabajando como porteros, serenos, etcétera. Aquí se estableció que tienen derecho a optar por el pasaje, a renunciar, o a ser redistribuidos, siempre con la salvedad de que el Ministerio puede decir que por alguna razón le interesa que determinada persona se quede dentro de la Cartera. Luego, tenemos la situación del personal que no reviste en el escalafón obrero, donde tenemos profesionales, administrativos y técnicos

Entonces, quedamos que en principio hay una etapa transitoria -esto fue aconsejado, además, por el doctor Delpiazzo: llegamos a un acuerdo en tal sentido- donde todos pasarían en comisión -salvo alguno que exprese que no quiera hacerlo de ninguna forma- a trabajar en el Inosa, hasta que se apruebe el primer presupuesto del organismo y sus normas estatutarias, para que la gente sepa cuáles van a ser sus posibilidades de carrera administrativa y qué cargos estarán disponibles. Allí podrán hacer la opción correspondiente. Nos pareció que esto era sensato y que, además, daba tiempo para armar un estatuto con tranquilidad.

Quisiera hacer una salvedad -me lo planteó sobre todo la gente de Afdna- : como ustedes saben, es cierto que en la Administración la gente no siempre está en los cargos que efectivamente está ocupando, por diversas razones históricas, de repente uno es auxiliar, pero se desempeña como jefe. Últimamente, se ha procedido a la homologación de esas situaciones, porque no se les puede otorgar el cargo. Acordamos que la opción se haría por el cargo homologado. Si soy administrativo I y ese es mi cargo homólogo, la equivalencia en el Inosa sería esa. Esa es la modificación que nos pidieron y aceptamos porque la idea no era perjudicar a nadie.

Verificados los dos extremos indicados, el personal comprendido podrá optar definitivamente por su incorporación al Inosa o retornar a la DNA dentro de los sesenta días contados a partir de que se aprueben ambas situaciones, dejando sin efecto la comisión, siempre y cuando el Ministerio resuelva que esa persona se queda allí.

Hemos eliminado el requerimiento de los veinticinco profesionales universitarios en arquitectura e ingeniería, porque creemos que hay una gran cantidad que van a optar por el Inosa ahora que tienen claro cuáles son las reglas de juego, pero además era contradictorio con lo que se planteaba anteriormente. La duda que ellos tenían era si nosotros habíamos pensado tomar a esos profesionales a dedo, lo que era imposible. Cuando hablamos de tomar profesionales era a través de los concursos correspondientes. De todas formas, esa duda quedó zanjada y preferimos eliminar eso para no tener problemas.

Hay alguna modificación con respecto a que estas contrataciones podrán realizarse cuando el Instituto no cuente con suficiente personal presupuestado para cubrir la necesidad de obra o cuando la función requerida no esté cubierta dentro de la planilla de presupuestados. Esto tiene que ver con el personal eventual. Es razonable lo que plantean los trabajadores. No es la idea utilizar la herramienta de la contratación eventual para sustituir funciones que pueden cumplir los funcionarios presupuestados. La realidad es que hoy estamos con carencias y la idea de recurrir a personal eventual es cuando no lo tenemos disponible. A veces, uno puede tenerlo en Montevideo, pero si está trabajando en Artigas no lo puede obligar a que se mude. Hoy estamos dando viáticos a los trabajadores especializados para que vayan, pero alguno me podrá decir que no quiere ir y tiene todo el derecho a hacerlo. En función de eso hemos hecho estas modificaciones acordadas.

Una de las cosas que generó preocupación en los sindicatos fue la Comisión de Capacitación, Seguridad Industrial y Sanciones y Promociones. Honestamente, cuando lo incluimos en el proyecto lo hicimos como una garantía para los trabajadores; no pensamos que fuera a generar tantas dudas. La primera que queremos evacuar es que se trata de una Comisión interna de carácter honorario. Como había discusiones en cuanto a su integración, preferimos establecer en el artículo 16 que el estatuto del funcionario determinara la forma de elección de sus integrantes. Tampoco tiene mucho sentido que la ley defina eso. Lo que queda claro es que será bipartita: integrada por trabajadores y la Administración.

En el artículo 22, respecto a la carrera administrativa y técnica -esto se hizo a pedido de los profesionales-, en la primera instancia presupuestal se deberá prever el rol del cargo al Instituto, sus escalafones y dotaciones. Nos parecía un poco obvio, pero ellos pidieron que eso estuviera a texto expreso y no tuvimos problema.

El literal b) establece que se respetará la caracterización para el personal afectado directamente a obra en lo pertinente con el régimen laboral aplicado a la construcción. Esto tiene un doble sentido. Hoy la escala no es muy razonable porque el estatuto del funcionario y las normas aplicables a la Administración Central están pensadas en función de administrativos y no de obreros, que son la excepción. Tampoco quiere decir que se vaya a tener la escala que rige de acuerdo con el Decreto- Ley 14.411. Hay que hacer un ajuste en lo que tiene que ver con las diversas categorías que existen en la construcción. Hoy no tenemos una definición de oficial sanitario, de electricista; tenemos tres o cuatro niveles, un capataz. La idea era que para el personal de obra se aplicara algo que tuviera que ver con la construcción.

Básicamente, esas son las modificaciones acordadas. Siempre hay alguna precisión que no está recogida. Es de justicia decir que los profesionales plantearon que ellos hubieran querido que estuviera el reconocimiento de la agremiación de los profesionales. Eso es algo que no existe en ninguna ley. Ninguna ley dice: “Se reconocerá el derecho de los obreros”. Pero tampoco hicieron un problema de principios.

Tanto a nivel gremial, como de otras organizaciones vinculadas, se ha dado satisfacción a los reclamos. Hoy tenemos un muy alto nivel de trabajo y con grandes exigencias.

Me gustaría plantearles algunas cosas para que vean el nivel de ocupación que tenemos. Estamos trabajando contrarreloj con la Fiscalía porque el 1º de julio tiene que comenzar a regir el Código del Proceso Penal. La Fiscalía compró un edificio importante, donde estaba el banco Santander, en Cerrito y Misiones. El edificio está bárbaro, pero hay que adaptarlo con cableado y hasta con el carcelaje. Lo compraron en diciembre y tiene que estar pronto en julio. No había forma que lo hicieran con otros que no fuéramos nosotros. Además, les podemos prestar un servicio integral, por la cantidad de arquitectos y especialistas que tenemos. Por suerte, podemos recurrir a la contratación de personal eventual.

Tenemos otra obra muy linda, que es una de las cosas que uno extraña -por lo menos yo de niño era muy afecto a ella-, como es el viejo Museo Nacional de Historia Natural que estaba en el Solís y hoy anda en cajas por ahí, con la momia dando vueltas. Hemos llegado a un acuerdo con el Ministerio de Educación y Cultura para hacer una refacción importante, una obra de US$ 2.000.000, e instalarlo en lo que era la cárcel de Miguelete. Ahí ya está funcionando el EAC, pero hay tres radios que están sin tocar y se están deteriorando Es un lugar ideal para esto y tenemos que encararlo a corto plazo porque quieren tenerlo pronto el año próximo, ya que el 18 de julio se cumplen ciento ochenta años del Museo Nacional de Historia Natural

Aparte de los trescientos cincuenta trabajadores de obra que tenemos ocupados, contamos con más de cien trabajadores eventuales y seguimos teniendo necesidades.

Quiero aclarar que los trabajadores eventuales son de la localidad. Solo llevamos al lugar gente especializada o capataces, a los que les pagamos un viático.

SEÑOR GALCERÁN (Carlos).- Seguramente lo que yo pueda aportar no va a ser novedad para ustedes, porque he leído la versión taquigráfica de la comparecencia anterior del arquitecto Uriarte y de lo que se ha venido conversando, y veo que está todo dicho y que ustedes conocen el espíritu de este proyecto.

Me gustaría aportar mi punto de vista desde el ejercicio de la profesión de arquitecto y también con respecto al diseño organizacional de esta propuesta. De alguna forma, apuntamos a separar dos funciones que tienen que ver con lo más propio de una unidad ejecutora de la Administración Central -como es la formulación de políticas-, de lo que tiene que ver con un organismo descentralizado y más operativo que se encarga de la prestación directa de los servicios. El mismo nombre del Instituto -Obras y Servicios de Arquitectura- nos lleva a esas dos situaciones y a toda la gama de posibilidades que se pueden dar en la obra pública. Las capacidades de desarrollar obra pública de cada uno de los organismos que integran, tanto el Estado central, como las empresas públicas, Organismos del 220 o gobiernos departamentales, son disímiles. Hay algunos organismos que tienen un equipo muy fuerte de arquitectura y otros que tienen carencias, con los que sí podemos aportar. Las modalidades en las que la Dirección Nacional de Arquitectura ha venido aportando desde hace más de cien años, y en la actualidad, son muy variadas. Pasan desde brindar servicios de

asesoramiento y de formulación de armado de un anteproyecto o de un proyecto ejecutivo para aquellos organismos que quizá no tienen esas posibilidades hasta ocuparse de otros casos en los que los organismos tuvieron posibilidad de desarrollar el proyecto y nosotros nos encargamos de llevar adelante la obra, que también se puede hacer en muchas modalidades. Puede pasar por la administración directa con personal propio o eventual de acuerdo con las necesidades del momento, hasta por el llamado a licitación, para el que tenemos personal que ha desarrollado capacidades desde hace muchos años para encararlas. Como arquitecto que fui de otros organismos del Estado, sé que cuando hay que llamar a licitación se usa como pliego general el del Ministerio de Transporte y Obras Públicas hecho por la DNA.

De manera que la multiplicidad de servicios que se pueden ofrece es muy variada de acuerdo a las necesidades del comitente. En la situación de la Fiscalía, con la inminente puesta en marcha de la modificación del Código, no se hubiera podido llevar adelante la adecuación del inmueble en los tiempos necesarios con los procesos normales de una licitación pública, porque todavía estaría en el proceso de adjudicación. Ahí es donde surge claramente la necesidad de que exista un organismo que tenga sistemas de gestión mucho más ágiles para atender ese tipo de situaciones puntuales. Además, hay que atender otra cosa que me parece clave, que es la actualización tecnológica y la innovación permanente. Esta área que nos ocupa no solo tiene que ver con la parte de tecnología de construcción que va evolucionando rápidamente, sino también con las tecnologías en la parte de proyectos. El arquitecto Uriarte hacía referencia al sistema BIM -Building Information Modelling-, que se desarrolló por Autodesk en Inglaterra, que se transforma en una herramienta fundamental, que no solo permite ayudar a los proyectistas en el diseño del edificio, sino realizar diseños inteligentes, simular el funcionamiento del edificio antes de construirlo y tomar decisiones en cuanto a modificaciones y ajustes. Permite tener una idea clara de los presupuestos y estimar con mayor grado de acierto y menor grado de error; hasta permite hacer un plan de gestión y mantenimiento del edificio. Eso implica inversiones importantes, porque cada una de esas licencias cuesta plata y hay que capacitar al personal. Hoy hemos incorporado cuatro licencias que por la concurrencia que tienen aportan dieciséis puestos de trabajo. Tenemos dieciséis personas que están en proceso de capacitación y va a seguir. Para todo eso tenemos que mejorar nuestro sistema de gestión y entendemos que un organismo con mayor agilidad desde el punto de vista de las capacidades se puede adaptar mejor a estos desafíos. Esa es la idea de estar pensando en un organismo de estas características.

Sin perjuicio de ello, va a quedar en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas una pata más en lo que tiene que ver con la formulación de políticas. Hay toda un área que maneja la DNA, que tiene que ver con la parte patrimonial y con las políticas en temas de patrimonio arquitectónico, que seguramente va a seguir estando en la órbita del Ministerio, porque tiene más que ver con el apoyo a políticas públicas en esa materia. Por ejemplo, estamos desarrollando todo un sistema de trazabilidad de la obra pública que está alineado con lo que en OPP se está llevando adelante, que es un registro de bienes inmuebles del Estado, que apunta a generar una base de datos e información que posibilita a que distintos jerarcas de diferentes ámbitos, que abarca desde la Administración Central hasta gobiernos departamentales, tengan insumos a la hora de la toma de decisiones en infraestructura edilicia. No quiero abundar más, creo que estas cosas que he dicho ustedes las sabían, pero me parecía importante aportar esta visión.

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar).- Voy a tratar de leer todo lo que tenemos para atrás, las actas con las modificaciones, pero me siguen quedando dudas respecto al tema de la competencia con las empresas privadas especialmente.

Yo consulté sobre la obra que se está haciendo en Fray Bentos, donde se hizo un llamado de diez o doce obreros con un sueldo de $ 29.000. Mi duda es: ¿los salarios son por presupuesto? ¿No son los laudos de la construcción?

Al tratarse de una obra donde hay trabajadores municipales y trabajadores de ustedes, ¿puede existir la posibilidad de que un trabajador municipal, que se rige por el presupuesto municipal, gane menos que un trabajador eventual contratado por ustedes?

En una de las primeras reuniones, el director dijo que hay casos donde el Ministerio de Economía y Finanzas paga los salarios, ustedes hacen la obra y la cobran, y luego se reintegra al Ministerio ¿Entendí bien?

El trabajo del Inosa se orienta a situaciones donde los privados pueden no tener interés o donde se precise una respuesta más rápida, donde se haga la obra sin llamado a licitación. ¿Se piensa que la intervención del

Inosa puede tener un máximo de gastos, es decir que no sea para una obra tremendamente grande, como puede ser cualquier obra? Lo pregunto simplemente porque tengo dudas.

Cuando se llama a licitación, sale cinco veces más caro; fue lo que hizo la Corporación Nacional para el Desarrollo con las escuelas rurales. Ahí sí, ¿es el Inosa o es la Corporación quien se encarga? ¿Cómo se puede llegar a manejar esa parte?

SEÑOR URIARTE (Daoiz).- Respecto a los laudos en la construcción, la diferencia entre lo que paga la Dirección y lo que se paga en la construcción es muy poca. Es difícil de medir porque tanto los eventuales como los trabajadores efectivos son trabajadores mensuales, mientras que en la construcción se pagan jornales, en general. Quizá se pueda decir que se paga un poco menos; ahora, si falta un día por enfermedad se lo cubre al 100%, en cambio, el jornal hasta el tercer día no se cubre y luego le cubre el 70%. Hay ventajas y desventajas que lo hacen muy equilibrado. Diría que si hay algún defasaje es, fundamentalmente, a nivel de especializados. Ahí es donde comienza a sentirse una diferencia apreciable, quizá de un 15%; estamos hablando de oficiales; le pagamos menos. Pero eso se compensa con otras cosas; todos los oficiales que tenemos son presupuestados, solo pueden perder su trabajo por ineptitud, omisión o delito. En cambio, a nivel privado, por más que formen parte de la empresa, el día que hay reducción de personal, le pagan el despido y se va. Esas son las cosas que compensan.

Hacia el futuro, para que esto funcione, los trabajadores especializados terminan siendo el personal permanente de la empresa. Esa es la situación.

Esto fue conversado con el Sunca y no hay mayores diferencias; la mayor preocupación de ellos es con respecto a los eventuales, no con el personal fijo. Pero bueno, llegado el caso, estamos dispuestos a discutir, incluso, ser jornaleros y la gente del Sunca dijo mejor que no.

Vamos a ser claros: en momentos de mucho auge de la construcción, nos cuesta, con estos salarios, conseguir trabajadores. Hice un llamado público para contratar eventuales con cierta especialización y la verdad es que se presentaron setenta personas; en cambio, para peones, se presentaron quinientos o seiscientos.

Con respecto al trabajador municipal, en la obra de Río Negro están trabajando solo los empleados nuestros. Probablemente, los trabajadores municipales, aunque desconozco los salarios que se pagan en Río Negro, son inferiores a los nuestros. Pero no estamos trabajando conjuntamente; lo que tenemos son trabajadores efectivos nuestros y trabajadores eventuales, que fueron contratados por el llamado. En realidad, nosotros pusimos diez, porque era lo que estimábamos. Podemos llegar a tener más. La idea era distribuir el trabajo; dentro de seis meses los trabajadores actualmente contratados van a seguro de paro y entra otra cantidad para ir distribuyendo en forma imparcial y equitativa el trabajo.

Lo que pasa hoy es lo siguiente. Se fijó con el Ministerio de Economía y Finanzas un salario promedio, entonces, cuando agarramos una obra, pasamos el jornal promedio, por ejemplo, para ANEP, vamos a suponer, para la Escuela Brasil. Entonces decimos, corresponden doscientos jornales, ANEP nos paga esos doscientos jornales y luego nosotros lo vertimos al Ministerio de Economía y Finanzas. De lo contrario, el Estado estaría pagando dos veces. Esto solo pasa con los trabajadores presupuestados y con el salario. A veces, cuando son obras en el interior, hay que pagar viáticos y, como no están presupuestados, los paga el organismo dentro de la liquidación y nosotros lo pagamos del presupuesto de la dirección. Ahí no se vierte nada porque no corresponde.

Creo que con el Inosa esto debería dejar de ocurrir.

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar).- En el caso de la obra de Río Negro, donde la Intendencia le traspasa a ustedes creo que $ 6.000.000, ¿de ese dinero salen los salarios? En ese caso, ¿ustedes le reintegran al Ministerio de Economía y Finanzas?

SEÑOR URIARTE (Daoiz).- Reintegramos la parte de los salarios del personal permanente; la parte de los eventuales, no. Solo hablamos de personal obrero; el arquitecto, el sobrestante, los choferes no, porque están incluidos dentro del porcentaje de administración que se cobra. Nosotros avanzamos por liquidaciones.

En cuanto al tenor de las obras, arquitectura tiene un fin específico y el Inosa va a tener un fin específico que es, fundamentalmente, la parte de infraestructura, de mantenimiento de los inmuebles del Estado. En la historia reciente, el único gran edificio que se hizo íntegramente con la Dirección de Arquitectura fue la remodelación del edificio del Mercosur. Después, ¿qué es lo que hace habitualmente la Dirección de Arquitectura? Por ejemplo, elabora el proyecto y la licitación de los grandes edificios, así como intervenciones patrimoniales como, por ejemplo, lo que estamos haciendo en la Escuela Nº 85 de la Colonia de Vacaciones de Piriápolis, el viejo hotel de Piria. Es una obra importante, pero de mantenimiento o de reparación patrimonial como el Cabildo, por ejemplo. No tenemos ni capacidad ni es el objetivo construir la torre Antel; sí podría ser que la Dirección de Arquitectura hiciera el proyecto y la ejecución de obra. Eso sí. Esa es una ventaja para el Estado porque, obviamente, si hay arquitectos proyectistas en una dirección, hay que aprovecharlos.

Una de las reparticiones del Estado que más nos piden son aquellos sectores más débiles que no tienen una infraestructura de arquitectura. Ancap o UTE tienen una gran cantidad de arquitectos, pero Fiscalía, por ejemplo, tenía un arquitecto. El caso del edificio del Tribunal de Cuentas fue un proyecto, ejecución y dirección de obra de la Dirección de Arquitectura; lo único que se contrató fue una empresa privad para hacerlo. Esa es la función; no creo que en el futuro el Inosa vaya a hacer directamente un edificio de esos. Actualmente, ninguna empresa constructora hace todo; si ganan la licitación, subcontratan porque nadie tiene la capacidad de asumir todos los aspectos de un edificio de volumen.

SEÑOR GALCERÁN (Carlos).- Complementando lo que dice el director respecto a la pregunta del diputado Lafluf, en las obras grandes, cuando no las hacemos por administración directa, naturalmente siempre terminan en licitación pública, de la misma manera que cualquier organismo hace un llamado a licitación.

Si bien hay un marco normativo -el artículo 97 no recuerdo de qué ley- que habilita a la Dirección de Arquitectura -si bien es hoy un organismo de la Administración Central-, la compra directa, más allá de lo que marcan los topes del Tocaf, el hábito y la cultura que está instalada -que va a ser la misma que en el Inosa-, es que aun en obras pequeñas, en las que se pueda hacer un llamado de compra directa, siempre se hace un pedido de precios por razones de buena administración. Por ejemplo, tenemos que subcontratar una impermeabilización en una obra que quizás estemos haciendo por administración directa, bueno, se van a pedir precios, más allá de que los montos habilitarían a la compra directa. Eso se hace por razones de buena administración.

Cuando el diputado hablaba de competencia, no sé si se refiere a la competencia con otras empresas constructoras privadas. En realidad, nosotros vemos a la construcción privada -y así se lo manifestábamos al presidente de la Cámara de la Construcción del Uruguay y al de la Liga de la Construcción del Uruguay- como aliados estratégicos, no como competidores. Nosotros necesitamos de la empresa privada porque, como decía el director, no podemos hacer todo. Hay una cantidad de cosas en donde seguramente la empresa privada resulta más eficiente. Incluso, va a ser más eficiente para el propio Estado y otras en las que no, como es el caso de recuperación de obras patrimoniales. No hay demasiadas empresas privadas que se dediquen a ese tipo de actividad porque requiere, además, una especificidad muy importante y ahí sí tenemos una ventaja competitiva. Esto no quiere decir que vayamos a competir, sino que se trata de un tema de complementación. Las empresas privadas son aliadas; o son clientes o nosotros somos clientes de ellas.

SEÑOR DE LOS SANTOS (Óscar).- Es previsible que este instituto permita conveniar con la Intendencia porque para el despliegue de una serie de proyectos de obra, las dificultades son las capacidades técnicas para la elaboración.

Cuando se dan este tipo de obras, ¿es legal que el instituto, a través de este proyecto, compre los materiales que aceleren y faciliten el proceso de ejecución disminuyendo el tiempo y las consecuencias complejas? Quizá el instituto pueda necesitar otras capacidades -no solo el contrato de gente-, por ejemplo, subcontratos de empresas de sanitaria, electricidad, etcétera. Estoy imaginando si no puede ser una herramienta de desarrollo del servicio de las intendencias y los gobiernos locales que permitan captar capacidades del lugar para fomentar el desarrollo local.

SEÑOR URIARTE (Daoiz).- En ambos casos, la respuesta es sí. Estamos trabajando con intendencias; hubo distintos convenios.

(Ingresa a Sala el señor Ministro de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas)

(Diálogos)

——Esta previsto especialmente en el texto y, de hecho, tenemos convenios.

El sistema de convenios lleva a que el convenio con una Intendencia lo tiene que firmar hasta el Presidente de la República; pero cuando esté el Inosa, va ser mucho más directo. Me refiero a conveniar directamente el Inosa con la Intendencia lo que favorecerá los trámites ante el Tribunal de Cuentas, etcétera. De eso no tengo la menor duda. Incluso, va a permitir facilidades para tomar personal efectivo. Si yo fuese a hacer una proyección, podría pensar que el Inosa puede tener, en el futuro, una cuadrilla estable por lo menos en cada capital del departamento.

Hoy no tenemos esa capacidad; además, sería muy difícil lograrlo. En fin, creo que esto fortalecería a las intendencias, que tanto por lejanía como por dificultades presupuestales, no tienen mucho personal especializado profesional o les cuesta conseguirlo por la centralidad que tiene el país y por la tendencia de irse hacia la capital. Por tanto, reitero que sin ninguna duda esto fortalece la capacidad de las intendencias, sobre todo, en algunos de los aspectos que siempre son más difíciles para ellas, que es el cuidado de los bienes patrimoniales. Esta es una especialidad que tiene la dirección y no es fácil encontrar empresas en el interior que puedan atender este tipo de situaciones.

SEÑOR DE LOS SANTOS (Óscar).- Quisiera saber si es pensable que, en un proceso de tiempo, el Inosa pueda imaginarse como respaldo a las intendencias y, en un concepto más regional, generar capacidades de obra vial, a través de infraestructura o maquinaria. Me estoy preguntando si en la transformación del Estado, el concepto de optimización de las capacidades técnicas, humanas, de maquinarias y de logística pueda ser empleado como una planificación de mediano plazo, donde este instituto fuera una herramienta para desarrollar iniciativas para las que, muchas veces, la intendencia termina contratando empresas privadas o tiene capacidades subutilizadas. Estoy pensando en un parque de maquinaria puesto al servicio de la región. Planteo si esto es posible, no porque lo vayamos a definir en la ley, sino en un proceso a más largo tiempo.

SEÑOR URIARTE (Daoiz).- Yo creo que esa no es la finalidad del Inosa y es difícil que ese instituto pueda inclinarse en ese sentido. Sería distinto si hubiese un servicio de este tenor a nivel de vialidad. Ahora, hasta donde llegan mis conocimientos, nada es exclusivo, pero la vialidad es una materia más de ingeniería que de arquitectura, y la estructura y funcionamiento del Inosa están pensados más bien para obras de arquitectura. Sí creo que el Inosa va a ser fundamental en obras de infraestructura que tienen que ver con inmuebles funcionales del Estado, desde comedores y escuelas hasta cárceles y hospitales. Reitero que la parte vial no es su especialidad y no visualizo eso en lo inmediato, pero ello no quiere decir que si esta herramienta funciona bien, podría ser aplicable en otro tipo de materias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos las modificaciones que fueron planteadas para el proyecto relativo al "Instituto de Obras y Servicios de Arquitectura del Uruguay.- Creación". Vamos a seguir trabajando en este tema. Resta recibir a la Cámara de la Construcción del Uruguay y al sindicato. Les enviaremos la versión taquigráfica de la Comisión a las otras delegaciones que ya nos han visitado: los obreros y los profesionales de la Dirección Nacional de Arquitectura, la Liga de la Construcción del Uruguay y la Sociedad de Arquitectos del Uruguay.

Muchísimas gracias.

(Se retira de Sala la delegación de las autoridades de la Dirección Nacional de Arquitectura)

——Damos la bienvenida al señor ministro de Transporte y Obras Públicas, señor Víctor Rossi, a quien convocamos por algunos temas relacionados a la Administración Nacional de Puertos.

Está presente el señor diputado Gandini, quien no es miembro de esta Comisión.

En primer lugar, y por orden cronológico, con fecha 20 de diciembre del año pasado, precisamente el diputado Gandini presentó una nota solicitando información sobre una adjudicación que hizo la Administración Nacional de Puertos a la empresa Lobraus Puerto Libre S.A. En tal sentido, se envió una nota al señor ministro y al presidente de la ANP para tener la posibilidad de intercambiar sobre el tema planteado por el señor diputado.

En segundo término, tenemos una solicitud que hizo el diputado Olaizola para que el ministro brindara información sobre lo relacionado al retiro de las actividades portuarias de la empresa Katoen Natie, concesionaria de la TCP, que es socia de la Administración Nacional de Puertos.

En tercer lugar, si nos da el tiempo -porque recordamos que en el día de hoy, a la hora 14, se realiza el homenaje al doctor Atchugarry en la Asamblea General-, correspondería abordar algunos temas relacionados a vialidad y al ferrocarril.

SEÑOR GANDINI (Jorge).- Agradezco al presidente de la Comisión y a sus miembros por haberme permitido estar presentes en esta sesión, para la que había solicitado la comparecencia de las autoridades de la Administración Nacional de Puertos y del señor ministro. Por lo que veo, la ANP no ha concurrido. Creo que hubiera sido muy importante contar con su presencia para considerar el tema que vamos a tratar en el día de hoy, porque el ministro es la autoridad responsable del Poder Ejecutivo, pero el manejo de la gestión compete al directorio que, probablemente, sea el que tiene la mayor información a ese respecto.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS (Víctor Rossi).- ¿Me permite? Quisiera hacer una aclaración para evitar malos entendidos.

En definitiva, el relacionamiento de la Comisión es con el Ministerio a través del ministro; y este puede resolver acudir solo, sin la compañía de asesores, o de autoridades de entes. En este caso, no es que nuestra decisión haya sido esa, sino que el presidente de la Administración Nacional de Puertos está en un evento internacional de puertos y, lamentablemente, no pudo concurrir. Se trata de una reunión importante, por lo que evaluamos este punto con él y decidimos que yo comparecería en el día de hoy para ir adelantando en la consideración del tema y para que no se fuera atrasando la agenda, como ya nos pasó alguna vez, sin perjuicio de lo cual se abrirán las instancias posteriores que correspondan.

Además, desde el año pasado ya hemos comprometido que tenemos presente un informe sobre el tema ferroviario y, en esta oportunidad, antes de ir a la Comisión de Presupuestos integrada con la de Hacienda tenemos la aspiración de hacer una presentación sobre el tema vialidad a nivel de la Comisión, lo que nos va a permitir ir más al detalle.

Por eso no quisimos que se aplazara esta instancia, sin perjuicio de las otras reuniones que puedan derivar de esta.

SEÑOR GANDINI (Jorge).- Tal como dice el señor ministro, él puede comparecer solo en la Comisión. La Administración Nacional de Puertos no tiene obligación de hacerlo, pero eso es de estilo. Vamos a proceder, entonces, a formular las preguntas y ya veremos si es posible que sean respondidas por parte del señor ministro.

Este es un caso que involucra a una empresa, cuyo propietario es bien conocido del Poder Ejecutivo, en particular del presidente de la República, y refiere a una iniciativa privada presentada en el año 2007 por la empresa Lobraus Puerto Libre S.A, Logístics Brazil United States. La empresa tiene sede en Brasil y en Estados Unidos aunque tengo entendido que su propietario, Renato Ferreira, es uruguayo. Ese año esta empresa presentó una iniciativa privada para construir un complejo logístico dentro del recinto portuario en Montevideo que, entre otras obras de infraestructura, preveía la construcción de una torre de veintidós pisos, si incluimos su planta baja.

En noviembre de 2007, la Administración Nacional de Puertos aprobó esa iniciativa, en cumplimiento de la ley, y solicitó a Lobraus que presentara el proyecto definitivo para dar inicio al trámite de preparación de los pliegos licitatorios.

Seis años después, en setiembre de 2013, habiendo sido el único oferente, la ANP resuelve adjudicar a Lobraus la concesión del área y depósito solicitado por 30 años, con la obligación de construir el complejo propuesto en la iniciativa privada y recogido en el pliego de la licitación. El canon es de US$ 30.000 mensuales, que es el precio mínimo que estaba previsto en el pliego licitatorio y es el que ofrece Lobraus.

Como requisito previo a la firma del contrato, el pliego establecía la acreditación de créditos disponibles por un monto no inferior US$ 10.000.000. Así que la empresa tenía que acreditar que disponía, no de ese capital, pero sí de los créditos para esto.

Un año después, el 5 de agosto de 2014, el puerto intima por telegrama colacionado al cumplimiento de la acreditación de los créditos disponibles por una cifra no menor a US$ 10.000.000, en un plazo de 20 días bajo apercibimiento. Lobraus presenta una primera nota del banco Santander, que es rechazada por la Administración Nacional de Puertos, porque no acreditaba la disposición del crédito exigido. El banco Santander no decía que la empresa tenía allí un crédito disponible de US$ 10.000.000. Lo que decía es que si la empresa presentaba las garantías adecuadas, el banco estaría dispuesto a otorgar el crédito; o sea que no tenía nada. La ANP no procedió con la ejecución de la garantía de fiel cumplimiento, cuestión que está establecida en el pliego.

El 9 de junio de 2015 -quiero reiterar que lo anterior pasó en agosto de 2014- Lobraus presenta una nota a la Administración Nacional de Puertos, solicitando que se le prorrogue el permiso de ocupación de las áreas portuarias y del depósito que ocupaba desde 2002, que le había sido renovado por última vez en 2012, con vencimiento 23 de agosto de 2015; una iniciativa privada para invertir US$ 60.000.000 en un área que ya estaba ocupando dentro del puerto de Montevideo, con una concesión que ya había vencido en 2012, que se le había prorrogado y vencía un par de meses después de la nota, en 2015.

Como no había iniciado la obra, presenta una solicitud para que se le renueve esa área y la ANP hace lo que debe: cumple con la ley de puertos, comunica el interés de Lobraus en renovar el permiso, se hacen las publicaciones del caso y se presentan tres empresas interesadas en participar en una licitación pública por dichas áreas: o sea que tenía que competir con ellas.

El 28 de julio de 2015 la ANP notifica que Lobraus solicitó la renovación del permiso y que se presentaron tres empresas interesadas, por lo que procedería con la licitación correspondiente en un plazo de ocho meses. El 29 de julio Lobraus fue notificada, y un día después presenta una segunda nota del banco Santander que tiene los mismos vicios que la primera; obviamente, quería ganar tiempo.

El 18 de agosto de 2015 la ANP vuelve a intimar a Lobraus al cumplimiento de la acreditación de la disponibilidad del crédito en un plazo de 20 días; tampoco ejecuta la garantía.

El 25 de setiembre de 2015, vencido el plazo -hacía un mes-, Lobraus solicita una nueva prórroga y la ANP vuelve a evitar la ejecución de garantía.

El 28 de diciembre de 2015, Lobraus presenta -ahí sí- dos cartas bancarias por US$ 5.000.000 cada una -todo esto es importante para lo que viene-, con la fianza de Ebital S.A, que es una empresa constructora que sí accedía al crédito. Evidentemente, Lobraus no pudo acceder al crédito y hace un convenio con una empresa constructora a la que le dice: "Si yo obtengo esto, tú tienes la obra". Entonces, la que en realidad obtuvo la fianza por US$ 10.000.000, y lo acredita con dos cartas bancarias, es una empresa constructora llamada Ebital S.A; Lobraus nunca la obtuvo.

El 15 de enero de 2016 se firma el contrato de concesión por treinta años y el 1º de febrero de ese año se hace entrega de esa concesión a Lobraus.

Creo que el tiempo que transcurrió desde 2007 a 2016, con las dificultades que Lobraus tuvo para conseguir esa carta bancaria que acreditara disponibilidad de crédito de US$ 10.000.000 para un proyecto de inversión de US$ 60.000.000 -más precisamente US$ 62.000.0000-, generan dudas razonables sobre la seriedad de esa propuesta.

Si Lobraus no cumple con las inversiones exigidas en los plazos comprometidos y la ANP tolera el incumplimiento de la misma forma en que lo hizo durante el proceso para la firma del contrato, indirectamente se estaría cediendo por treinta años el uso de áreas públicas del puerto por un precio menor al de mercado, sin el beneficio de la contraparte en infraestructura. Es decir: se quedaría con el área que ya tiene, sin la licitación correspondiente, pagando US$ 30.000 por mes por esa área, que es bastante menos de lo que obtendría la ANP si renovara la concesión, llamara a licitación y se presentaran interesados que pagarían más. Y lo que haría la diferencia es la compensación de una obra de ese volumen en el recinto portuario.

Nosotros no tenemos acceso al expediente; y las preguntas que surgen es si Lobraus está cumpliendo con las obligaciones estipuladas en el contrato; si está pagando el canon; si ha presentado el proyecto ejecutivo y si ha dado inicio a las obras, porque ahora demostraremos que a esta altura esto ya debió haber sucedido.

Si bien el proyecto se llama "Torre Lobraus", cuenta con otros elementos: un edificio para estacionamiento con un depósito y restaurantes y lo que preocupa es que, últimamente, se dejó de hablar de la torre y solo se habla del depósito.

La empresa se preocupó en dar notoriedad en la prensa al volumen y a la importancia de este proyecto y le mostró fotografías de cómo quedaría una torre de veintidós pisos, que prácticamente equivale a la Torre de Antel y más o menos está en la misma zona, porque se ingresaría por el acceso Colombia, cercano al Palacio Legislativo. Es una torre de volumen, que junto con Aguada Park y con la Torre de Antel generan alturas excepcionales en esa zona, pero además con un depósito, oficinas y estacionamientos que, si ustedes miran las fotos, verán que constituyen una obra muy significativa: se propone construir 40.000 metros cuadrados como mínimo.

Por lo que sabemos el empresario no ha cumplido; sin embargo, ha tenido excesiva visualización, extraña además, curiosa. Fue quien se dio dique pagando una cena de US$ 50.000 a la delegación presidencial cuando Mujica y los ministros -en ese momento el señor Rossi no lo era- viajaron a Washington. Este hombre dice haber gastado US$ 50.000 en esa cena. No hace mucho viajaron a San Pablo, donde brindó una cena con la LIDE, Líderes Empresariales de San Pablo, ministros, presidente y demás. Ahora fueron a Alemania y este señor, Renato Ferreira, se preció de cerrar un restaurante para la delegación uruguaya y brindar una cena de muy buen nivel. Además, contó que hizo que su esposa cantara. Es una persona de notoria cercanía, al menos con los últimos presidentes de la República. Este parece ser un mérito, porque en materia de cumplimiento no lo vemos. La inversión surge de una iniciativa privada. Por lo tanto, el compromiso no se puede modificar, y consiste en construir un área de trabajo de dos niveles de 22.000 metros cuadrados; acondicionamiento de un área abierta de contenedores y mercaderías en general dentro del poligonal A, B, C, D y E; la construcción de una torre de veintiún pisos, más su planta baja y sótano; la construcción de un área de estacionamiento en cuatro niveles; la construcción de las obras adicionales de pavimentación, desagüe, canalización y servicios, así como también todas las obras accesorias mencionadas en el anexo I de las bases del proyecto; la implantación de una metodología de recepción, almacenamiento, movilización, despacho de mercaderías acorde con los estándares internacionales, etcétera. Como decía, se trata de la construcción de un área no inferior a 40.000 metros cuadrados.

La inversión preveía en el año cero -está en el contrato- inversiones en depósitos y en equipos, y capital de trabajo por US$ 25.000.000. El año cero fue el 2016. En el año uno, preveía otra inversión de US$ 22.500.000 en la torre y en el capital de trabajo, y en al año dos -el próximo- casi US$ 15.000.000 en la torre y en el capital de trabajo.

Los plazos establecían que a los seis meses calendario desde el 1º de febrero de 2016 debía presentarse el proyecto ejecutivo, el cronograma de obra, la aprobación de la Dinama y de la Intendencia de Montevideo y comenzar las obras.

Primero nos urge confirmar lo que nosotros tenemos entendido, es decir que no se han comenzado las obras. No sabemos si se han presentado los requisitos previos, que era el proyecto ejecutivo, la aprobación de la Dinama y de la Intendencia; es decir, si se han cumplido las etapas previas y si el proyecto ejecutivo es acorde con la iniciativa privada; me refiero a si contiene todos los elementos que se comprometió construir en su infraestructura.

Luego haremos otras preguntas vinculadas a la garantía del Estado en este tema. Vencido varios de los plazos de este proyecto, donde el Estado no ha procedido a la licitación del área, porque firmó contrato con esta empresa a la que le ha costado mucho acreditar disponibilidad económica, y advirtiendo que hoy se habla del depósito y no más de la torre, me gustaría saber en qué etapa de la ejecución del contrato que se firmó en febrero está este tema, considerando que se trata de una inversión importante para el puerto de Montevideo.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Quiero separar dos aspectos. No sé lo que realiza el titular de Lobraus, Renato Ferreira, dónde cena, dónde canta, dónde baila. No lo sé, porque no participé en ninguna cena ni almuerzo con el señor Ferreira; no tengo el gusto de conocer a su señora esposa y no sé si canta o no canta. Al evento que sí concurrí acompañando al presidente de la República fue a la organización de Líderes Empresariales de San Pablo, donde es cierto que estaba presente e integra ese grupo Renato Ferreira y de algún modo ofició de anfitrión entre muchos empresarios. Tengo la certeza de que no preside la organización. La presentación se hizo en un hotel céntrico de San Pablo al modo de ADM, donde

participamos en la conferencia con una ronda de preguntas y parte del gobierno uruguayo hizo la clásica presentación de nuestras virtudes y nuestras necesidades, como los proyectos que habíamos priorizados para despertar el interés de empresarios de Brasil. Es una gestión que vale la pena sacar de todo tipo de anecdotario, que por cierto nos consta que circula, en cuanto a la característica de la persona, que de ninguna manera se vincula a las responsabilidades del Gobierno.

Las referencias que hace el diputado Gandini son precisas. Es un proceso que a nosotros nos preocupa, porque lo vimos nacer y estamos bastante atentos al desenlace que se apresta a tener en poco tiempo.

Efectivamente, la presentación se hizo en 2007 sobre la base de una fuerte publicidad respecto a las características de una torre que, ubicada en ese lugar, a la izquierda del acceso norte del puerto de Montevideo, genera un triángulo con Aguada Park y la Torre de Antel. Por otra parte, en las publicaciones de la época, el proyecto se presentaba con características revolucionarias, porque el aire acondicionado iba a ser autorreciclado por corrientes que se iban a generar en una doble capa del edificio que tenía una forma cilíndrica, etcétera. Así se presentó el proyecto.

Efectivamente, fue declarado de interés para el desarrollo portuario de ese momento y a partir de ahí empezó a desarrollarse la historia. Para el proceso, según la iniciativa privada, se utilizó el mecanismo de la Ley N° 17.555, y terminó de ser adjudicado en 2013, cuando se declara de interés. Eso implicó que se abriera otra instancia que indicaba que debían presentarse las garantías, y las autorizaciones ambientales y municipales correspondientes para la construcción del edificio. Con la propuesta definitiva se llamaría a una licitación pública que se realizó en ese momento, para ver si había otros interesados a competir con otro emprendimiento en ese lugar. No se presentó nadie a la competencia.

Cuando llegó el momento de depositar las garantías para firmar el contrato, desde el 28 de diciembre de 2015 en adelante hubo dificultades para concretar la presentación a través los carriles habituales que las empresas garantizan. Hay tres o cuatros procedimientos que son los usuales. En este caso se terminó presentando una modalidad no demasiado habitual, aunque los servicios jurídicos consideraron que era válida, que son esas dos cartas de crédito debidamente avaladas por US$ 5.000.000 cada una.

En ese momento, se decidió la firma del contrato definitivo y se otorgó la posesión del predio que estaba siendo ocupado mientras se desarrollaba toda esa gestión.

A partir de ahí había plazos para el desarrollo de la obra, establecidos en la documentación, pero el trámite no es tan lineal. La presentación de los proyectos implica observaciones, contraofertas, contrarrespuestas, idas y venidas que prolongan el tiempo y en algunos casos se suspenden los plazos establecidos en función de presentaciones.

Se ha ido concretando un conjunto de cambios al proyecto original que ha impedido la definición por parte de la Administración Nacional de Puertos, porque no está suficientemente fundamentada la presentación que se ha hecho por parte del empresario en relación a los compromisos asumidos

Tenemos algunos vecinos, como Obrinel, que fue el emprendimiento que dio los silos y capacidad de embarque por cinta y que nació en 2007; ese proceso también fue con idas, marchas y contramarchas; había momentos en que tomaba velocidad y momentos en que se dificultaba. El cuidado que ha tenido el Directorio de la ANP es que, por un lado, no quiere perder una inversión que puede ser de valor, importante para el puerto, el país y la jerarquización de la actividad -fue el motivo por el cual se consideró de interés y se promovió el proyecto- y, por otro, no quiere que queden flancos que nos hagan repetir la triste historia que estamos viviendo con los predios pertenecientes a la estación de ferrocarril y a la playa de maniobras, donde las trancaderas, los recursos y contrarrecursos hicieron que no se pudiera disponer de esa zona tan valiosa. No queremos, en una zona delicada del puerto, quedar embretados en una situación de este tipo.

Voy a coincidir con el diputado en el sentido de que progresivamente la torre y la inversión importante de US$ 60.000.000 han ido quedando en segundo plano. La discusión ahora la tenemos centrada en los cumplimientos o no de las condiciones de la obra de lo que serían los galpones, que en el proyecto original eran las zonas anexas, adicionales, y que ahora es lo único que está en el centro de discusión. Hay una distancia bastante grande entre lo que es el proyecto original, lo que se buscaba con ese proyecto, y lo que hoy puede salir si la ANP toma la decisión de aceptar la propuesta tal como Lobraus la está presentando en la actualidad.

La dificultad o lo engorroso que fue el camino para concretar la presentación de las cartas de crédito correspondientes, el conocimiento de algunas negociaciones intermedias, que no me consta que hayan tenido alguna comunicación oficial a las autoridades de la ANP -pero sé que la empresa Lobraus estuvo manejando la posibilidad de asociarse con algún otro grupo empresarial para llevar adelante el proyecto y esa negociación no se concretó-, y las dificultades y observaciones que se le han hecho hasta el momento al proyecto presentado, nos hace seguir el tema con mucha atención, con mucha responsabilidad, conscientes de que vamos a tener que tomar una determinación que en cualquiera de los casos deberá estar fundada y respaldaba por todo el procedimiento seguido. Creo que es un tema inminente, pero lo que estoy diciendo confirma que hay una preocupación de parte nuestra respecto a cómo ha ido evolucionando el proyecto y la distancia que ha tomado de la propuesta original lo que hoy se está discutiendo, que está muy lejos y obliga a replantearse el valor o no de seguir por ese camino, teniendo muy en cuenta que las decisiones que tomemos sean debidamente fundamentadas para no quedar embretados más allá de nuestra voluntad.

En líneas generales, esto es lo que puedo comentar sobre la situación. Efectivamente, cuando vimos este tema como motivo de la convocatoria consideramos que era importante que hubiera participado el presidente. El vicepresidente y el vocal se han integrado recién al Directorio y esta es una historia que viene de muy atrás y que, indudablemente, el único que puede tener las precisiones que tal vez me falten a mí es el presidente de ANP. Es un tema que está presente entre los que tenemos que decidir bien a corto plazo.

Podría hacer referencia a otros asuntos vinculados, como el posible desarrollo de emprendimientos como UPM. La evolución de la actividad en el puerto de Montevideo, afortunadamente creciente, y la necesidad de un viaducto que ya está proyectado y que tenemos la voluntad de poner en marcha rápidamente, hacen mucho más valioso ese espacio y nos obliga a ser más cuidadosos en cuanto a las definiciones.

Estos son elementos que se adicionan al problema que plantea el diputado.

El diputado hacía mención al acceso por la calle Colombia. La calle Colombia no va a tener acceso, hasta en eso se ha ido modificando la cosa, esperemos que para bien. Esperemos también para bien resolver este asunto. Sé que el tiempo transcurre pero tenemos que manejarlo con mucho cuidado para no frustrar una posibilidad real.

El diputado señaló que en determinado momento se hizo un llamado a licitación que no se adjudicó. No se adjudicó, justamente, porque como el tema no estaba siguiendo el cauce debido, salimos a licitar el área. En el ínterin del trámite de licitación volvieron a aparecer elementos en el sentido de la propuesta y no queríamos aparecer vendiendo dos veces la misma cosa porque nos íbamos a embretar. Por eso decidimos seguir con la consideración de este proyecto y con esta relación que, somos conscientes, no está permitiendo a ANP recibir las cifras que merece esa área en otro tipo de explotación.

SEÑOR GANDINI (Jorge).- Agradecemos al señor ministro la sinceridad con que nos plantea un tema que no es de su especialidad en el detalle, pero está sobre él y es delicado.

En esta etapa, nuestro propósito es ayudar porque Uruguay se esfuerza, a veces, con cierta ingenuidad por captar inversores y entre los inversores vienen los de verdad -los que vienen a poner plata, a arriesgar y a generar riqueza- y vienen los que encuentran las grietas del sistema y se aprovechan de ellas. Este es un proceso que se parece mucho más a eso.

Lo que quiero puntualizar, porque el ministro lo ha detallado y es así, es que aquí se ha utilizado la Ley Nº 17.555 que ha sido muy útil para el Estado, porque permite que la creatividad, el ingenio y la capacidad de articular que tienen los empresarios privados le traigan ideas al Estado. Y las ideas radican en las ventajas comparativas que tiene el que las trae porque tiene el terreno ubicado en un lugar estratégico, porque tiene condiciones competitivas o especialidades en una materia. Entonces, trae una idea, el Estado la analiza en su totalidad, la declara de interés y luego hace un proceso licitatorio. ¿Sobre qué? Sobre condiciones que puso el que trajo la idea. Obviamente, está mejor preparado; legalmente influyó en el pliego porque dijo: “Propongo hacer determinada obra en determinadas condiciones” y el Estado dijo: “Sí, está bien”, y encima el Estado le da una ventaja de un equis por ciento. Si empatara con otro, se lleva un porcentaje por haber sido el dueño de la iniciativa. Si pierde y le gana otro, ese otro le tiene que pagar el dinero que invirtió por hacer la obra. O sea que viene estimulado a presentarse.

Ahora, cuando el Estado hace eso, quienes van a competir se desalientan. Obviamente, el que corre con el caballo del comisario, legalmente, es el que trajo la iniciativa y esa es la consecuencia. Acá se licitó, en un lugar importante del puerto, una inversión. Los que tuvieron la iniciativa cotizaron a US$ 60.000.000 una torre fastuosa. Señalan que la torre contará con centro logístico, con restaurante, centro de convenciones, sala de espectáculos. ¡Fantástico! Adentro del puerto de Montevideo, cercano a todo, con sistemas de aire. Una tecnología bárbara y, además, miles de metros de depósitos, *parking*, cuatro niveles, ¡una cosa fantástica! Se presentó solo ¡y ganó!, porque se presentó solo. Ahora, si las condiciones de la inversión cambian, el negocio tiene que caer porque el origen es impuro. Si ustedes hubieran convocado a la construcción de un depósito, probablemente se hubieran presentado otros que tienen ventajas comparativas para hacer depósitos, ¡que los hay en Uruguay! ¡No tienen que venir de otros lados! Es más, tienen respaldo económico, no tienen que ir a buscarlo a ningún lado. Este señor no pudo acreditar US$ 10.000.000. No tenía -y los debería tener-, no logró acreditar garantías para que un banco le preste dinero. ¡No lo logró en muchos meses! Apeló a un sistema que la Jurídica de la ANP tuvo que estudiar porque no era el típico. Vino un tercero a garantizar por él. ¡Y ahora resulta que va a hacer un galpón! Entonces, nos tenemos que ahorrar problemas para adelante. Yo quiero ayudar. Esto es abusar de nuestra ingenuidad y no lo va a arreglar haciendo muchas cenas. Miren que lo de las cenas yo lo sé porque este señor hace *lobby* con esas cenas invitando a los periodistas. Son los periodistas los que me lo han contado. Yo lo leí en la prensa, pero hay periodistas que me han contado la fastuosidad de alguna de esas cenas en las que él, en algunos casos, es el gran animador. Esas cercanías que a veces se buscan con el poder no pueden sustituir el estado de derecho.

Acá, por voluntad propia, este empresario se presentó bajo la égida de una ley que le da ventajas y luego empieza a negociar. Pasó un año y medio, se superó en casi un año el tiempo que tenía para presentar el proyecto y ahora se está conversando sobre un objeto que ni vale sesenta millones ni tiene una torre fastuosa ni restaurantes ni sala de convenciones, ¡es un galpón! ¡Como tantos otros que hay en el puerto!

Me gustaría saber cuánto estaba pagando por el área utilizada como depósito antes por la adjudicación que tenía desde el año 2002 y cuánto paga por la misma área que sigue usando, mientras el proyecto no se hace. Si paga US$ 30.000, creo que paga menos de lo que pagaba antes. A lo mejor, sigue pagando lo que pagaba antes. Pero lo cierto es que sigue usufructuando de un área que debió haber sido licitada y que si se hubiera hecho la licitación, a lo mejor hoy no la tenía, porque se presentaron tres interesados.

Hay que ser muy cuidadosos con el apego a la norma; usted lo es. Entonces, evitemos problemas. Esta gente se está proponiendo hacer algo que si lo hubiera propuesto en su iniciativa privada original, se hubieran presentado otros, y seguramente les hubieran ganado. Entonces, no puede elegir un atajo y lograr del Estado el beneficio que no hubiera logrado si hubiera hecho las cosas como otros requieren que se haga. Cualquier otro particular puede venir y decir que cuestiona esa adjudicación porque tenía interés en ese lugar, podría haber ofrecido más y resulta que no fue convocado.

SEÑOR PRESIDENTE.- Le pedimos al diputado Gandini si nos puede acercar esa información de prensa.

SEÑOR GANDINI (Jorge).- Sí.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Como permanentemente se manejan dos temas por parte del señor diputado, quiero volver a hacer referencia sobre uno de ellos. Yo, normalmente, elijo dónde ceno y con quién ceno; no puede constatar que yo haya participado en alguna de esas cenas.

Por otro lado, el servicio de depósitos que se está considerando y que tiene la forma de un gran galpón era parte del proyecto. Por lo tanto, nada indicaba por dónde se podía empezar a desarrollar el proyecto; tampoco que primero se debía terminar la torre y después hacer la zona de depósito, que es donde se desarrolla la actividad portuaria y logística propiamente dicha. En ningún momento hemos logrado que el interesado renuncie o manifieste que renuncia a la construcción de la torre. En cada una de las instancias en que se han hecho trámites vinculados a este proceso, aparece -y lo diría entre comillas- “la zanahoria de la torre”, pero a esta altura todos empezamos a tener más preocupaciones por otros aspectos que entusiasmo por la posibilidad de la torre.

No puedo decir si hubo alguna modificación en la transferencia, pero en el transcurso de este período es algo que se puede constatar. Lo que sí estoy convencido es que el valor que por ahí se menciona está por debajo de lo que esa área vale para el puerto de Montevideo.

SEÑOR DE LOS SANTOS (Óscar).- Una pregunta para dejar en claro la visión del Ministerio frente a lo que establece la ley, el derecho de iniciativa privada. ¿Cuáles son las cosas que la ley prevé frente a privados para proteger al Estado?

Lo que quiero decir es si frente a una iniciativa privada, señor ministro, es posible que el presidente de la Administración Nacional de Puertos defina que esa iniciativa privada tiene olor a cosa extraña, donde tiene hasta "zanahoria" y que debe desecharlo. Le pregunto al señor ministro si es un tema solo de buena voluntad o de un procedimiento muy largo y complejo que el país ha ensayado. Lo que el ministro no anuncia porque no puede, porque el proceso no ha terminado, es lo que vendrá a partir de los informes técnicos y jurídicos para tomar decisiones finales. ¿Es un problema de voluntad del gobernante o la ley le genera derechos al que llevará adelante la iniciativa? El propio acto es complejo -sacando la parafernalia, lo que significa todo el debate que no entra en la discusión del centro de la cuestión, salvo que exista una denuncia vinculada a la falta de transparencia- y el ministro ha sido contundente con un proceso que comparto: el Estado no tiene forma de evitar ese proceso después que comienza y lo culmina con todo el respaldo legal. No es una voluntad individual porque si no estaríamos violando uno de los intereses más caros que tiene nuestra Constitución y nuestras leyes y que tiene que ver también con el derecho de los individuos.

Quiero dejar esa constancia, la misma constancia del ministro, porque es un problema de percepción personal del gobernante; el gobernante también se obliga con esa ley a cumplir una serie de procedimientos y pregunto si efectivamente es lo que está haciendo el Ministerio hoy.

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar).- Honestamente, para mí este es un tema nuevo a pesar de que lo hemos conversado con el diputado Gandini.

Para complementar lo que planteaba el diputado De los Santos digo que la iniciativa privada se presenta en 2007 y en 2013 la ANP adjudica a la firma Lobraus como único oferente. Después hay prórrogas.

Yo entendí que la ANP llama a licitación y se presentan tres empresas, ¿es así? Ahí, Lobraus presenta de vuelta la carta del banco Santander, en las mismas condiciones anteriores. Después presenta otra carta a nombre de Ebital, que es una empresa conocida, y el 1º de febrero de 2016 se le da la concesión. O sea, ¿en ese período la ANP no tendría que haber rescindido el contrato?

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Sí, está bien, para que se entienda ese aspecto.

Son dos actos separados, cuando la iniciativa privada que estaba en trámite le pareció a la Administración Nacional de Puertos que entraba en una etapa de agonía, que iba apagándose, hizo un llamado a otros interesados por el espacio para readjudicar. Pero en el medio de esa situación, mientras se hacía el trámite del nuevo llamado donde se presentaron tres interesados para la utilización del área y todavía con el procedimiento de la iniciativa privada viva, retoma el tema el dueño de la iniciativa privada y nos plantea la necesidad de optar por seguir ese procedimiento que se ha ido enlenteciendo y, en algunos casos, complicando y enredando o abruptamente terminar con ese procedimiento y asumir el riesgo de todas las demandas y reclamos que podían promoverse. Hemos quedado comprometidos con la opción que en su momento se tomó. No afirmo que esté satisfecho con el tiempo transcurrido, pero sí estoy satisfecho de dar estos pasos porque lleva a una definición con el mayor cuidado para no construir en vez de una torre un gran litigio, un gran pleito. No queremos ese lío.

No digo que va a pasar porque eso está en el estudio de los servicios jurídicos y de apoyo del directorio de la Administración Nacional de Puertos. Allí se tomará resolución, la que se ha ido deslizando a un terreno donde se ha perdido la visualización de la importancia del proyecto de iniciativa privada para terminar discutiendo sobre las características del galpón, si es más alto, más bajo. Vamos a estar muy atentos en su dilucidación

SEÑOR GANDINI (Jorge).- Simplemente para resumir algo. En 2007 la empresa presentó la iniciativa privada; en 2013 la ANP se la adjudicó y punto, la tenía adjudicada. Tenía que cumplir con un solo requisito: integrar US$ 10.000.000 como disponibilidad de crédito. Recién el 1º de febrero de 2016 se pudo firmar el contrato.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Se firmó un poquito antes.

SEÑOR GANDINI (Jorge).- Está bien, se firmó el 15 de enero y se entrega a Lobraus el 1º de febrero. Firmado el contrato y entregado, lo que tiene que hacer es lo que ofreció hacer en el propio contrato. Y ofreció hacer una torre de veintiún pisos, con una planta baja, con un sótano, con un estacionamiento de cuatro niveles y con un galpón de 22.000 metros cuadrados. Ahora, no pudo haber pasado un año y medio negociando, porque entonces hacer contratos con el Estado es una "papa". Te ofrezco un Mercedes Benz, arreglo, y después empezamos a discutir si el Fitito es del año 2017 o 2015. ¡Ofreció construir eso! Y lo que hizo el Estado fue suspender la licitación del área que estaba ocupando -para lo que había otros interesados- porque iba a hacer una torre con estacionamientos y ahora se está discutiendo si se hace un galpón.

Ahí está el quid del asunto y por eso lo traigo: porque si mañana se adjudicara la construcción de un galpón, se arma un lío. Yo aviso; nada más.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Quiero que quede claro que no se ha abandonado el motivo del proyecto por parte de la Administración Nacional de Puertos. Nada indica que no empiecen por el galpón; es más, hasta es lógico que comiencen por ahí. Pero aun el galpón tiene problemas y no se ajusta estrictamente al proyecto original y eso genera una suerte de idas y vueltas, el tema no es tan lineal como lo expresa el diputado Gandini. De acuerdo a lo que él manifiesta, uno se pregunta: "¿Pero qué estamos haciendo?" Y lo que sucede es que hay informes técnicos, discusiones, opiniones, se va para atrás, para adelante y, lamentablemente, por lo menos en algunas partes del Estado, los expedientes nos absorben, nos consumen un tiempo que por cierto desespera. Pero este es un asunto que estamos mirando.

SEÑOR PRESIDENTE.- Correspondería pasar al otro tema motivo de la convocatoria.

El diputado Olaizola solicitó información sobre los anuncios que se hicieron la semana anterior respecto a que la empresa concesionaria Katoen Natie se retira de la operación portuaria, deja su paquete accionario del 80% de Terminal Cuenca del Plata y sabemos que ha mantenido reuniones, tanto con autoridades de la ANP como con el ministro.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Disponemos de alguna información conocida y no demasiado más.

La Terminal Cuenca del Plata, a partir de haberse presentado Katoen Natie y ganado la subasta para operar y construir una terminal especializada de contenedores hasta la fecha, ha recorrido un camino largo y exitoso en cuanto a las obras que se incorporaron al Puerto de Montevideo, en lo que tiene que ver con la tecnología que se incorporó, con los métodos de trabajo que se desarrollaron, que se impusieron; en cuanto al aporte a la productividad de la actividad del Puerto de Montevideo y en cuanto a los resultados de la inversión, porque se hizo cargo de una concesión que permitió realizar inversiones muy importantes, de varias decenas de millones de dólares. Además, esto le dio utilidades a esa sociedad que, en buena medida, permitieron resarcir la inversión.

Ustedes sabrán que desde el origen de este emprendimiento el Estado uruguayo, a través de la Administración Nacional de Puertos, tiene una participación del 20%, lo que nos permite no solo hacer afirmaciones respecto al éxito que tuvo el desarrollo empresarial en su infraestructura y en su método de funcionamiento, sino también en cuanto a sus resultados económicos, porque conocemos los balances de la empresa y los resultados que ha acumulado.

Un emprendimiento de este tipo es una parte importante de lo que ha sido la transformación, en los últimos años, del puerto de Montevideo. Por lo tanto, la noticia de su decisión de venta no nos resulta indiferente ni la tomamos como un hecho menor.

A lo largo de los años se ha generado una situación de deterioro en el relacionamiento de la TCP con otros operadores de la comunidad portuaria. Desde el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y desde la Administración Nacional de Puertos hemos procurado no desconocer esos desencuentros, pero sin intervenir en las polémicas que, en muchos casos, han tomado expresión pública; en algunos casos, violenta expresión pública, con calificaciones violentas.

Cuando llegó Katoen Natie al Uruguay ya existían otros operadores de contenedores en el puerto de Montevideo que actuaban desde antes, que siguieron actuando, y que fueron transformándose en el funcionamiento de la actividad portuaria. Cuando Katoen Natie llegó, ganó la subasta y empezó a actuar,

existía otro emprendimiento portuario autorizado que es la Cerro Freeport, con los permisos en ese momento vigentes para la operación de todo tipo de carga, incluyendo contenedores en el posible desarrollo de este emprendimiento. Por lo tanto, la empresa Terminal Cuenca del Plata no podía ser desconocedora de las circunstancias de competencia que se habían generado y por eso nosotros, que habíamos mantenido regularmente reuniones con los responsables de la TCP, teníamos previsto realizar en los primeros días del mes de mayo algunos encuentros de ajuste de la actividad del puerto por lo que dije al principio: por la importancia que Katoen Natie tenía como operadora especializada en el puerto de Montevideo. Llegamos a esa reunión en el Ministerio de Transporte y Obras públicas pero, previamente, las autoridades de Katoen Natie habían puesto en conocimiento del presidente de la República su decisión de poner en venta las acciones de la terminal portuaria especializada. Efectivamente, cuando nos reunimos, lo primero que recibimos fue ese comunicado que, por otra parte, después vimos que se hizo público y que yo valoro como un resumen que en buena medida comparto, respecto a cuáles son las circunstancias que se han generado.

Katoen Natie ha llevado adelante esta práctica en algunos otros lugares, inclusive en Amberes, donde redujo su participación en las operaciones portuarias y concentró sus inversiones en el desarrollo de un proyecto logístico que es muy avanzado. En su momento lo conocimos en Amberes y, por suerte, hace no mucho tiempo, en el Polo del Oeste nos encontramos con un ejemplo que nos recordó a aquellos enormes depósitos que habíamos visto en Amberes. Es una actividad esencialmente logística donde vienen los contenedores con mercaderías de distintos rubros y procedencias; se reempacan y se cambian los destinos y se asegura la llegada de los pedidos a los nuevos destinos, recuerdo que en Amberes hasta al menudeo: tocaban el timbre en un apartamento y dejaban el paquete con el pedido personal de la prenda o del aparato que se necesitaba. Me parece que por la infraestructura que han puesto en funcionamiento en la zona del Polo del Oeste, está en desarrollo algo parecido y eso se queda en Uruguay, como se quedan otras inversiones de tipo logístico por parte de esta empresa. Inclusive, en el intercambio que hemos mantenido con los responsables, han anunciado que siguen interesados en continuar desarrollando ese tipo de negocios.

Ahora, tengo entendido que en los próximos días -no sé exactamente cuál- se va a desplazar al Uruguay el hijo del dueño de Katoen Natie, Karl Huts, quien desde hace tiempo que no tenía una permanencia en nuestro país, para seguir personalmente este proceso de transición que ellos se han planteado. Él hizo los anuncios, tomó algún día más, viajó nuevamente a Bélgica y ahora regresa para acompañar el proceso de venta anunciado. Y en cuanto a la venta, no nos resulta indiferente. Ellos van a hacer una venta de las acciones de la empresa para lo cual tienen absoluto derecho. Por lo tanto, nosotros no tenemos mucho para decidir, tanto en lo que tiene que ver propiamente con la terminal, como con la operadora: la empresa Nelsury. Lo que debemos hacer desde el punto de vista del gobierno, del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y, particularmente, de la Administración Nacional de Puertos, es exigir que se cumpla estrictamente con las obligaciones, con los compromisos y con la calificación que deben cumplir tanto el operador como el socio mayoritario. En definitiva, que se asuman los compromisos que están pactados y recién estaremos en condiciones de analizar esto una vez que se concrete quiénes pueden ser los interesados. No tengo ninguna información en este sentido, más allá de que es un rubro que no se vende en la feria. No hay demasiado potenciales interesados en una transacción de ese tipo. Nosotros vamos a seguir trabando y estaremos atentos para facilitar el proceso y para controlar que se cumpla con los requerimientos que recién planteaba.

Por otra parte, uno a veces decide vender pero hay que ver qué pasa: los interesados no son muchos, si bien son muy fuertes. Es bastante usual en el mundo y muy común en esta época que transacciones de ese tipo se concreten al más alto nivel y por valores que escapan a nuestra fácil comprensión, pero también puede pasar que no puedan o no quieran concretar la venta y, en ese caso, no vamos a tener ningún inconveniente en seguir trabajando con las reglas de juego establecidas para el funcionamiento del puerto. Si bien no voy a cometer el desatino de decir que al puerto de Montevideo y a Uruguay les es indiferente quién viene y de qué forma, los números indican que el proceso de funcionamiento de este puerto, que ha estado inclusive por encima de las previsiones especializadas, tiene cierta independencia de quién o de quiénes son los operadores. No es indistinto, pero no creo que sea la condición fundamental. Considero que puede haber más de un operador que pueda cumplir mejor o peor pero, sustancialmente, en el mismo rol.

En este último período era notorio que la estrategia llevada adelante por TCP, como terminal especializada, no le había permitido mantener la participación mayoritaria en el mercado de contenedores. Yo no sé si este elemento ha tenido influencia en la decisión, pero el puerto de Montevideo antes y después de que TCP tuviera la participación mayoritaria en el manejo de contenedores, ha seguido creciendo en los valores absolutos de movimiento de contenedores, tanto en cantidad, como en mercadería.

Quedamos con el compromiso de mantenernos abiertos a mantener un intercambio con lo que a ustedes les pueda surgir como preocupación o como aporte. Todo eso será bienvenido.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- Quisiera hacer dos preguntas concretas con respecto a este tema. Según tengo entendido, va a haber cambios en lo que tiene que ver con el puerto de Buenos Aires. Desde el punto de vista del negocio, ¿puede ser que la empresa advierta una oportunidad de vender su participación en la terminal, aprovechando esa situación que va a posicionar un poco mejor al Río de la Plata, en cuanto al tráfico internacional?

Por otro lado, me gustaría saber qué valoración hace el ministro de los conflictos importantes que ha tenido la empresa con el sindicato, que se señalan como una de las verdaderas trabas para desarrollar su tarea. ¿Hay alguna valoración al respecto?

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar).- En verdad, cuando uno lee el comunicado de la empresa no precisa ser muy politólogo para darse cuenta de que acá hay alguna cosa. La empresa dice que encontró un Uruguay con un marco legal y una estabilidad política espectacular; que el negocio de TCP se ha visto enormemente incrementado por el diseño de última generación utilizado, convirtiendo al puerto de Montevideo en un *hub* regional, contado entre los más productivos del continente. También dice que TCP está posicionada para seguir creciendo; que Katoen Natie se siente orgullosa del desarrollo exitoso, siendo la terminal más importante del puerto de Montevideo y de la Cuenca del Plata. Yo al único tipo que conocí en el mundo que vendía los negocios cuando estaban en la punta de crecimiento era Alberto Gramont, pero él lo decía: "Yo lo vendo en el mejor momento, porque es cuando hago más plata".

Quisiera saber cuál es su visión -puede ser fuera de la versión taquigráfica- de por qué se va la empresa. Todo este tiempo hemos visto en la prensa los problemas que ha habido y las competencias. El señor ministro habló del relacionamiento de las empresas, pero el que manda es el Ministerio. Es válido y necesario saberlo para prever, porque de pronto viene otra, tiene el mismo problema y en un año se va.

SEÑOR GANDINI (Jorge).- Los conflictos han generado un estado de situación que han impulsado a la empresa a tomar esta decisión. El ministro y quienes seguimos el tema sabemos que se trata de una empresa familiar. El hijo decidió venir a vivir a Uruguay, compró una casa, se casó allá y acá, tuvo dos hijos aquí porque eligió nuestro país para quedarse y hace poco más de un año resolvió irse. Ese fue el primer aviso; un notorio aviso: haberse ido de Uruguay a pesar de haber tenido sus hijos aquí. El segundo aviso quiero dejarlo a la Comisión para que lo incorpore a la versión taquigráfica. Es el comunicado de la empresa Katoen Natie del 25 de agosto de 2016; ahí es donde dice que se va. Ahí termina diciendo eso. Léanlo, es muy interesante. Da todas las razones por las cuales está en conflicto, le pide al Estado que actúe y al final acota:

"Hace más de 15 años que venimos demostrando nuestra confianza en el país y en su tradicional apego a las normas, al cumplimiento de los contratos y a la transparencia.

Seguimos ilusionados en poder continuar con el proyecto que como socios iniciamos junto al Estado uruguayo.

Solo pedimos transparencia y respeto por los compromisos asumidos".

Hoy la empresa se va y dice lo que tiene que decir, porque tiene que vender. Mi preocupación ahora es que la compre una naviera. En la subasta, las navieras no podían participar, porque son dueñas del tráfico y de la carga; son enormes multinacionales casi monopólicas. Una de las más grandes, Maersk, compró a otra de las más grandes Hamburg Süd; queda sólo Cosco afuera operando en el puerto de Montevideo. Si la compra Maersk- Hamburg Süd le da lo mismo la competencia con Montecon; se acabó el problema, porque son dueños de la carga y la llevan a donde quieren. Va a ser muy difícil no renovarles un día la concesión. Por eso no se la quiso en el origen. Pero hoy el Estado uruguayo no tiene posibilidad de decir quién va a ser el dueño. El mejor postor, si cumple con los requisitos legales, va a ser el dueño de la terminal.

SEÑOR DE LOS SANTOS (Óscar).- Me siendo inhabilitado para opinar porque desconozco la vida social de los empresarios y en particular de este y su descendencia en el lugar.

Creo comprender de parte del Ministerio que la asociación que ya lleva dieciséis años está formada por el 20% accionario por parte del Estado y su capacidad de decisión se limita. No se resuelve por una decisión del

Estado, después que se concesiona una empresa de forma asociativa, si aquel no tiene la mayoría. Las consecuencias son fruto de un proceso legítimo, pero que le dio la mayoría al capital privado.

El Ministerio plantea la preocupación por el retiro de la empresa, pero la acumulación que tiene el puerto de Montevideo genera oportunidades para otros sectores, que habrá que convocar. Es legítimo que los legisladores adviertan de los riesgos de la construcción de monopolios. Ese es el rol del Parlamento.

El Estado tiene competencia en el puerto y puede habilitar nuevos espacios de comercio. Si estamos hablando de la necesidad de libertad de comercio para fomentar el desarrollo en el país, me parece que el Estado está actuando como corresponde y no tiene otro margen para operar que relacionarse con el socio privado. Tiene que asegurar que otras empresas privadas puedan vincularse. Desconozco los aspectos planteados por el señor legislador con respecto a los monopolios en el transporte de carga. En este mundo más global los márgenes de maniobra son cada vez más escasos

Quiero dejar constancia de que es legítimo que se plantee la preocupación y recibimos con mucho gusto a los legisladores para hacerlo, pero la advertencia pasa a ser casi un sinónimo de "vamos hacia una situación de fracaso en el puerto" y el puerto cada vez mueve más carga y contenedores, y Uruguay sigue exportando con este escenario.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Ustedes han podido observar que a pesar de que la discusión pública a veces ha sido muy intensa y fuerte, y de que permanentemente estuvo acompañada de reclamos, recursos, juicios y demás de uno y otro lado, nosotros adoptamos la política de asumir todas las responsabilidades como encargados de la regulación del sistema portuario nacional, pero no salimos a correr atrás de los argumentos, de los anuncios, de las calificaciones. Tampoco lo vamos a hacer ahora; menos que nunca en este momento. Nuestra posición, que acabamos de compartir, es la que hicimos pública y la que mejor va a acompañar los intereses de esta empresa tan importante para Uruguay, más allá de que quiera transferir la actividad portuaria, y la que más le conviene al sistema portuario nacional que va a seguir funcionando y creciendo.

Ha habido oportunidades y habrá otras. Creo que no es momento para entrar en detalles. Todo lo que se ha dicho, escrito y se sigue escribiendo sobre el tema, no es cierto ni vale, ni tiene fundamento. Tenemos una responsabilidad que va un poco más allá de hablar.

Por otra parte, somos los responsables del sistema portuario nacional y del puerto de Montevideo. La ANP, en nombre de los uruguayos, es la dueña del puerto de Montevideo. Sin embargo, se está hablando de políticas y actitudes desleales o incidencia en la competencia entre otras empresas. No es así. Somos los reguladores del puerto de Montevideo en su conjunto, pero como esto de que éramos juez y parte permanentemente aparecía en discusión, en su momento le ofrecimos a Terminal Cuenca del Plata, a través de nuestros representantes, darle otra forma a la participación del Estado y pasarlo a un ámbito ajeno a la ANP. En ese momento dijeron que de ninguna manera: "Cuando subastamos, lo hicimos porque el 20% lo iba a tener el gobierno uruguayo, los dueños del puerto". Entonces, nosotros no íbamos a generar otra discusión adicional.

Cuando se habla del futuro, el rol de la ANP es la administración del sistema portuario nacional, no ser accionista en algún porcentaje de las empresas particulares que actúan y que tienen negociaciones, conflictos, éxitos y fracasos con otros operadores que actúan allí. Nuestra responsabilidad es administrar el puerto en su conjunto y más de una vez hemos dicho que, defendiendo los intereses del Uruguay, el 20% para nosotros no es una condición.

Es cierto que el mundo de la carga marítima cada vez se reduce más y se hacen negocios entre grandes empresas. Es cierto que cada vez es más común la figura de la naviera dueña también de la operación portuaria. Eso tiene sus problemas, sus limitaciones, pero de esto está sembrado el mundo. Cada vez lo más raro es que los operadores no estén asociados con las navieras. Eso hace que se reduzca la posibilidad de candidatos a comprar; no son muchos. No son solo los que mencionaba el diputado; hay alguno más interesado en Uruguay, por suerte. Nuestro interés es tenerlo. Muchas veces las navieras, dueñas además de la operación portuaria, transfieren las cargas a los puertos que manejan, que son de su propiedad. Por ejemplo, Lafluf hablaba de los cambios en Buenos Aires. Que Maersk sea un operador instalado en forma importante en Buenos Aires no nos resulta indiferente. No es lo mejor, lo más cómodo para nosotros. No es que con eso vaya a liquidar la actividad del puerto de Montevideo y sus ventajas, pero si ahí tiene la terminal, mucha

carga prefiere llevarla allá. Son elementos a tener en cuenta, porque se vienen cambios en Argentina, y de dos tipos. Hay cambios que son fruto de la lucha y negocios entre las grandes empresas que se van transformando y cada vez se ponen más voraces, más agresivas, disputando el control de la carga mundial. Y hay otros cambios que se están dando en Argentina que son de los buenos. Nosotros celebramos cuando Macri bajó del avión con el decreto derogando la Resolución N° 1.108, porque quitaba las restricciones para Nueva Palmira y demás puertos uruguayos. Lógicamente, el gobierno argentino está promoviendo una fuerte apertura y liberalización de todos sus puertos, incluyendo Buenos Aires. Esto está siendo notado por quienes operan en los puertos uruguayos, porque ahora hay una competencia mucho más agresiva, más activa, más fuerte. Y no podemos quejarnos por la Resolución N° 1.108 y también porque hay competencia. Son las reglas de juego del mundo, y para eso nos tenemos que preparar. Cada vez más tenemos que estar en condiciones de participar en un mundo más competitivo, más allá de quienes sean los nombres de los operadores en particular.

En el caso de Montevideo, pienso que los valores que tiene, desde la fundación del puerto hasta la fecha -tenemos que asegurarnos de que en el futuro tengamos condiciones materiales para poder seguir defendiéndolo-, se deben a su ubicación estratégica y a su facilidad para llegar a la región; nos sigue dando una ventaja para participar. A veces escucho que hay una gran zafra de granos en la región, en Argentina, Paraguay. Además se está pensando incorporar la salida de minerales. Entonces, nuestros compañeros, viendo ese gran movimiento, dicen: "¡Mirá qué zafra qué hay y nosotros tomamos algo apenas!". ¡No podríamos tomar toda esa zafra en nuestras manos! Argentina es un gran país, tiene una gran producción y una actividad portuaria en el mundo que la distingue. Tenemos que asegurarnos de no bajar nuestro porcentaje de participación; hay que agregar calidad, eficiencia, economía, tiempo, para seguir siendo atractivo; tenemos que abrir nuevos puertos para sumar de a poquito, de a gotita dentro de ese enorme mercado que está en juego. Hay que tratar de resolver algunos problemas que actualmente tenemos con los barcos con contenedores que llegan al puerto de Montevideo que, por la administración de los muelles y la competencia que se da entre los operadores, los tienen esperando en la bahía más tiempo del correspondiente. Eso nos obliga a hacer jugar el papel que el puerto tiene para decidir que otros abran sus muelles si los tienen inactivos, a fin de que se pueda canalizar la carga. Tenemos que ser más eficientes para seguir conservando nuestra participación. En ese marco, el sistema portuario en el Uruguay y el puerto de Montevideo van a seguir creciendo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos la presencia del señor ministro.

Se levanta la reunión.

.